

Territorialización alternativa y economía solidaria

La cotidianeidad ascendente como gestora de ordenación sustentable a través de la experiencia comunitaria de la Asociación Mutual El Colmenar

Rosana Zanca

Licenciada en Geografía en la Universidad Nacional de Luján (UNLu), Maestranda en Economía Social de la UNGS. Docente Universitaria en el Área de Teoría y Método de la Geografía y auxiliar de Investigación del Departamento de Ciencias Sociales (UNLu) (Buenos Aires, Argentina). E-mail: soyana2003@yahoo.com.ar

...a menudo utilizaban las leyes, las prácticas o las representaciones que les eran impuestas por la fuerza o por la seducción con fines diversos a los buscados por los conquistadores, hacían algo diferente con ellas, las subvertían desde dentro, no al rechazarlas o al transformarlas (eso también acontecía), sino mediante cien maneras de emplearlas al servicio de las reglas, costumbres o convicciones ajenas a la colonización de la que no podían huir. Metaforizaban el orden dominante: lo hacían funcionar en otro registro. Permanecían diferentes, en el interior del sistema que asimilaban y que los asimilaba exteriormente. Lo desviaron sin abandonarlo.

Michel De Certeau

1. INTRODUCCIÓN

La investigación de que da cuenta esta obra se inició en 1999, con la implementación de un proyecto didáctico propio sobre el tema: "*Trabajo de las Organizaciones del Tercer Sector con la comunidad*", dirigido a alumnos del Nivel Polimodal. Luego de esta experiencia la indagación continuó a través de distintos trabajos parciales, además de una tesis, realizada en el marco de la Licenciatura en Geografía de la Universidad Nacional de Luján¹. Estos trabajos fueron enriquecidos con aportes provenientes de la *Asociación Mutual El Colmenar*, que permitieron actualizar algunas variables de la investigación a enero de 2007.

La intención de este trabajo fue indagar sobre la influencia de la economía solidaria en la ordenación alternativa del territorio, al considerar que, si bien esta economía gana cada vez mayor espacio en los trabajos científicos, su impronta territorial no ha sido tan abundantemente estudiada.

Por esta razón, y teniendo en cuenta la naturaleza económica del espacio, se supuso relevante ahondar sobre las materializaciones territoriales de la economía solidaria, analizando como caso representativo la experiencia de la *Asociación Mutual El Colmenar* de Moreno, desde 1990 hasta la actualidad.

Las políticas de transporte impactan en las ordenaciones territoriales en los niveles nacional y local y en las territorializaciones posteriores. Cuando hay discrepancias entre las planificaciones de ordenación y las aspiraciones de la población surgen conflictos territoriales que marcan fuertes diferencias en la ocupación y uso del suelo.

Una situación derivada de estas discrepancias era visible en la localidad de Cuartel V (Moreno, Buenos Aires), cuando sus habitantes reclamaban una mayor frecuencia y eficiencia del servicio de transporte público de pasajeros en la zona.

En ese entonces (1985-1986) ya funcionaba el *Consejo de Comunidad* de Cuartel V, para intentar resolver problemas comunes a los habitantes de la localidad. Este Consejo solicitó varias veces más y mejores servicios de colectivos, a funcionarios municipales y a representantes de la empresa de transporte público que aún corresponde a Cuartel V.

La empresa (*La Perlita S.A.*) desestimó ampliar sus servicios en la zona por considerarla poco rentable, y aunque una ordenanza municipal la obligaba a incrementar frecuencias, la actitud empresarial finalmente no varió.

Esto fue revertido cuando los habitantes de Cuartel V crearon su propio servicio de transporte de pasajeros, basado en la economía solidaria y con un criterio de **servicio social**.

Así surgió la *Asociación Mutual El Colmenar* (AMEC), el 1º de mayo de 1990. La AMEC significó para los habitantes de Cuartel V un significativo ahorro en el costo de los pasajes, en comparación con el servicio de transporte público. Además modificó los flujos de bienes y personas entre Cuartel V y Moreno Centro. De este modo disminuyó las diferencias en la ocupación del espacio de Cuartel V y ayudó a controlar el precio y calidad del servicio de transporte público en Moreno.

Algunas cuestiones sobre *El Colmenar* y el transporte urbano de pasajeros, el ordenamiento territorial, la economía solidaria, y los procesos de gestión local en Cuartel V han sido abordadas en importantes investigaciones precedentes; pero no se ha caracterizado específicamente la *espacialidad resultante*. Por ello se juzgó pertinente aplicar un enfoque transdisciplinario que explicara este contexto económico y socio-territorial.

Dados los requisitos de publicación, lo que aquí se presenta es una versión sintetizada del trabajo original premiado, cuyos detalles pueden ser consultados a la autora.

2. LA PLANIFICACIÓN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL Y LA ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE: Discrepancias con los espacios cotidianos

El Partido de Moreno limita con los Partidos de Pilar, José C. Paz, San Miguel, Ituzaingó, Merlo, Marcos Paz y General Rodríguez Su territorio ocupa una superficie de 186,13 km², dentro de la Cuenca del Río Reconquista, y corresponde al llamado "Segundo Anillo" del Conurbano Bonaerense. Una de sus localidades es Cuartel V. (Mapa Nº1)

Cuartel V se halla aproximadamente a unos 22 km del centro de Moreno, y ocupa una superficie de 43,70 km². La localidad de Cuartel V está a más de 40 kilómetros de Capital Federal.

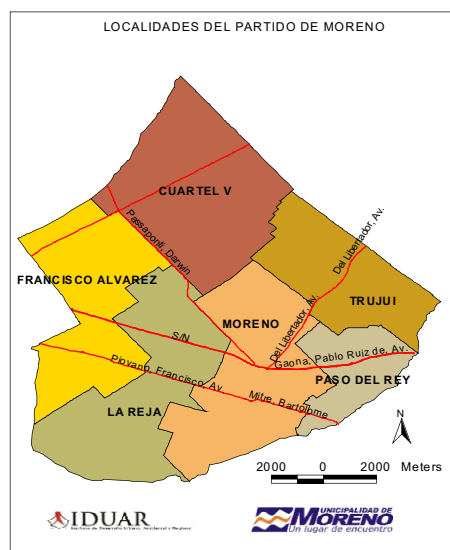
2. 1. Los instrumentos de la planificación: Caracterización de la legalidad descendente.

La expresión "legalidad descendente" ha sido deliberadamente elegida buscando resumir, de algún modo, el sentido que toman las políticas públicas de planificación de ordenación territorial. El instrumento de ejecución de estas políticas está dado por el ordenamiento, que se caracteriza aquí como marco legal "descendente". Es decir, que desciende desde el mirador de los centros de decisión hacia el llano de las prácticas cotidianas de la población y hace al "espacio concebido" caracterizado por Soja². Esta legalidad incluye las normativas vigentes para la organización y gestión del sistema de transporte y el ordenamiento territorial.

El ordenamiento territorial vigente para el área de Cuartel V está conformado básicamente por: el Decreto-ley provincial 8.912/77 de Ordenamiento territorial y uso del suelo, las ordenanzas municipales 1.797/87 y 2.314/88, además de la Ley Orgánica de las Municipalidades 6.769/58. Las competencias municipales sobre transporte son establecidas en la ley Orgánica del Transporte de Pasajeros 16.378/57.

En el próximo apartado se analizará la relación entre la planificación de ordenación elaborada por la Administración Local y los resultados observados.

Mapa Nº 1. Partido de Moreno: Localidades que lo integran.



Fuente: Municipalidad de Moreno.

2. 2. Los resultados de la planificación: Caracterización de la realidad divergente

Lo que aquí se considera como *realidad divergente*, como ya se anticipó, es un *espacio percibido*, donde la realidad captada por sus habitantes no se corresponde plenamente con las pautas puntualizadas desde el ordenamiento o *espacio concebido*. Las diferencias entre planificación de la ordenación a partir del servicio de transporte y la realidad divergente son el contexto disparador de estrategias habilitantes, que comenzaron con la creación de *El Colmenar* y continuaron en la construcción de una agenda pública local, que lleva la impronta de la economía solidaria.

El cumplimiento de la *legalidad descendente* sobre conectividad, transporte y las competencias municipales al respecto implicaría una realidad de transporte de pasajeros eficiente, en cuanto a recorridos, frecuencias, tarifas, horarios y combinación de modalidades entre Cuartel V y la cabecera del Distrito. La ordenación resultante difiere sin embargo por distintos motivos.

En primer lugar deben mencionarse los recorridos. Según la Ley Orgánica del Transporte de Pasajeros la ampliación y mejora de recorridos comunales es atribución y deber de las autoridades locales. Sin embargo, cuando el *Consejo de Comunidad* de Cuartel V pidió intervención a las autoridades para que se mejorase el servicio de transporte no obtuvo respuestas satisfactorias.

El Colmenar fue la estrategia de solución empleada por la comunidad. *La Perlita* tendría en esa época frecuencias de más de una hora hacia y desde Cuartel V y sólo hasta las 20 hs. En 1985 el último servicio desde la estación Moreno partía hacia Cuartel V sólo si había vendido todos los pasajes. Muchas veces los que necesitaban viajar imperiosamente habrían debido abonar los boletos que restaban para completar un colectivo lleno y así lograr que la empresa prestara el servicio³.

La otras opciones eran más costosas, si no se podía acceder al servicio de *La Perlita*: ir desde Moreno hasta San Miguel con un colectivo y de ahí tomar otro, hasta Cruce Derqui y de allí ingresar a Cuartel V. Otra alternativa era ir desde Moreno hasta la intersección de las rutas N° 5 y N° 24 ("Parada 'Las Latas' ") con un colectivo y allí tomar otro por ruta 24 hasta Cuartel V/ Cruce Derqui⁴. Así los vecinos de Cuartel V, en esa época, debían comunicarse por transporte con Moreno Centro viajando por fuera del Distrito.

A continuación, puede verse el plano de caminos alternativos que obligadamente debían realizar los usuarios. (Mapa Nº2)

Otra localidad de Moreno, Francisco Álvarez, también tuvo dificultades de accesibilidad por transporte público, las que fueron solucionadas por el servicio de la AMEC. Esta zona no era servida por línea comunal alguna que la uniera en un solo recorrido con Moreno Centro. El servicio de *El Colmenar* resolvió el problema desde 1993. Sin este servicio los usuarios del recorrido, llamado "El Casco", deben tomar un colectivo comunal hasta la rotonda de las rutas 24 y 25 y allí tomar un colectivo de línea provincial, pagando dos boletos por un viaje que *El Colmenar* realiza por un boleto único que incluye el transbordo.

Las tarifas son otro elemento que indica formas de apropiación y uso del suelo, y en el caso de Moreno son aplicadas en forma discriminada por *La Perlita* dentro del distrito.

En el citado recorrido 23, esta empresa aplica (a enero de 2007) tarifas de \$ 0,50 por tramos de hasta catorce kilómetros y valores de \$ 0,75 para distancias mayores, cuando en otros recorridos en que no compite con *El Colmenar*, aplica los valores según el cuadro vigente en la Provincia de Buenos Aires; es decir, mayores a los mencionados y por menores distancias.

La modificación del cuadro tarifario no puede ser realizada unilateralmente por una empresa de transporte público, sin consulta al poder concedente (los municipios), de acuerdo al artículo 5° del decreto- ley 7.466 y modificatorias⁵. De esta forma el espacio percibido en Cuartel V difiere del concebido por la normativa u ordenamiento.

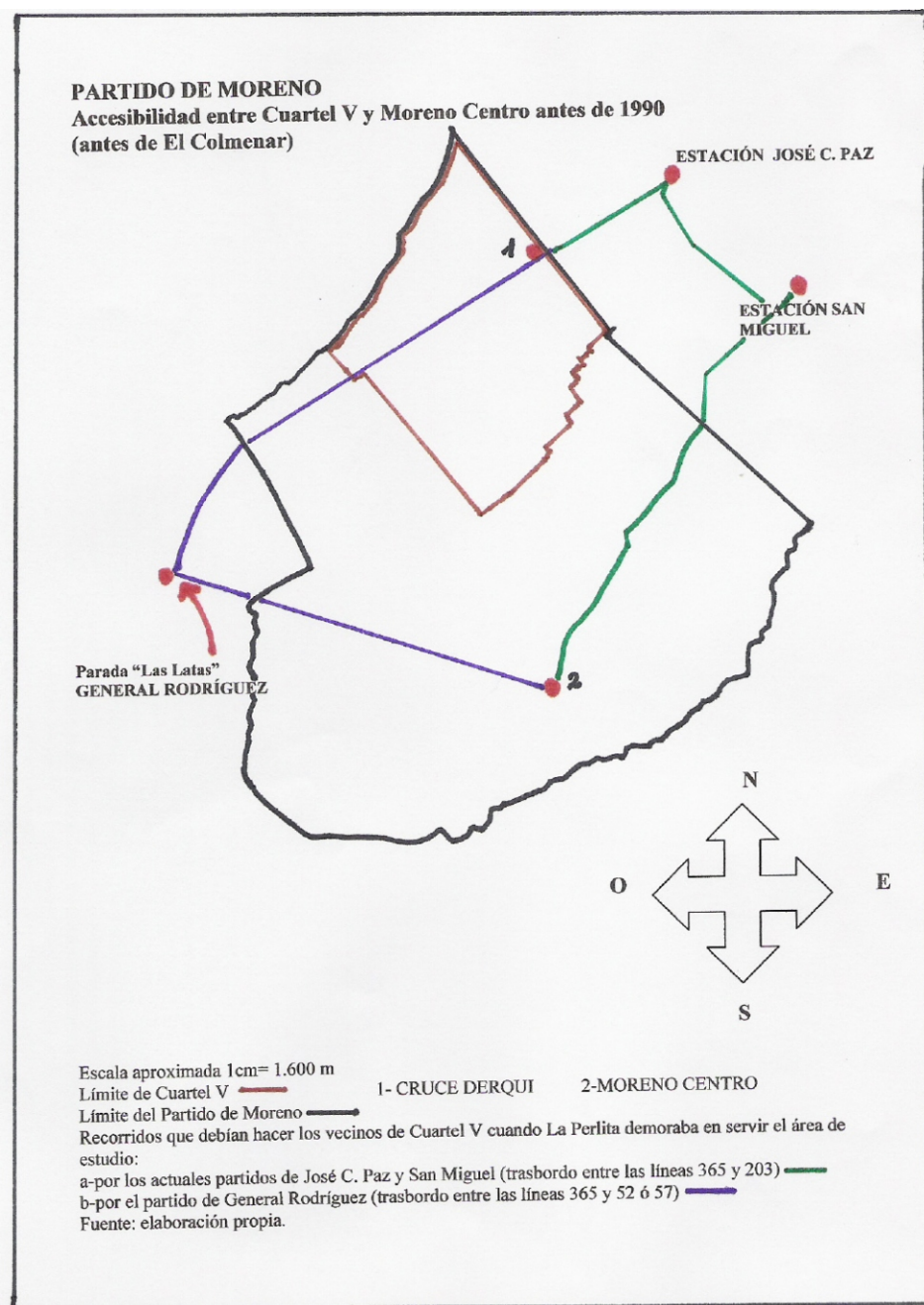
Los recorridos servidos y las tarifas aplicadas por *El Colmenar* y *La Perlita* evidencian divergencias entre la ordenación sustentable y la planificación del sistema de transporte. Estas divergencias se fundan en la aplicación de los criterios contrapuestos de **servicio social** y de **acumulación**, que se desarrollarán más adelante.

La ordenación del transporte implica directamente al *Centro de Transbordo y Transferencia Multimodal de Moreno*. La obra fue inaugurada el 9/11/06.

En el semanario *Para Ud.!* de Moreno se detalla que tienen acceso al *Centro de Transbordo*, según el *Plan Director Operativo*, todas las líneas de transporte público que operan en Moreno,

pero no *El Colmenar* ⁶. Los colectivos de la Mutual deben permanecer en su antigua dársena, distante más de 100 metros del *Centro de Transbordo*, y de la mayor conectividad que el *Centro* supone para los usuarios.

Mapa Nº 2. Partido de Moreno. Accesibilidad entre Cuartel V y Moreno Centro antes de 1990 (antes de El Colmenar)



3. ECONOMÍA SOLIDARIA, INCLUSIÓN SOCIAL Y TERRITORIALIZACIÓN ALTERNATIVA: Caracterización de la cotidianeidad ascendente

Lo que aquí se asume como *cotidianeidad ascendente* es lo que Soja llama *espacio vivido o de representación* ⁷, donde las prácticas cotidianas de ciudadanía toman un sentido inverso al de la planificación que desciende desde las instituciones de la Administración Pública. Imbuidas de la fuerza que da el colectivo social, las prácticas cotidianas pugnan por ascender hacia los centros de

decisión política para revertir la falta de participación en la conceptualización y normativización del espacio local. El caso de la *Asociación Mutual El Colmenar* da cuenta de cómo en Cuartel V esa cotidianeidad ascendente halló su cauce en la Mutual, y antes de ella, en el *Consejo de Comunidad*.

(...) un espíritu popular, de defensa de la gente, de búsqueda de su dignidad y eso está muy subyacente.

3.1. La búsqueda de la ordenación sustentable. El antecedente del Consejo de Comunidad

El *Consejo de Comunidad* surgió de la iniciativa de vecinos y jóvenes feligreses católicos de Cuartel V. La escasez de asfaltos, de servicios de salud, de un transporte eficiente y de suficiente número de escuelas para una población en crecimiento determinó la resolución de los vecinos de organizarse, para que el espacio local ganara otro espacio, esta vez en la planificación de ordenación elaborada por la Administración Pública.

Protagonistas de la iniciativa explican esta situación:

"Lo que hablábamos en el '86 era del espíritu. La cosa empezó con algo que se llamaba Consejo de Comunidad y más allá de las instituciones que se encontraban de lo que hablamos era de un espíritu popular, de defensa de la gente, de búsqueda de su dignidad y eso está muy subyacente.

Entonces había una gran necesidad, y una postergación fuerte de la zona que iba creciendo. Del '75 al '85 los barrios crecieron como hongos, la gente no tenía nada, y muchas otras cosas.

Esa serie de elementos le dio a Cuartel V una identidad de lucha para sus cosas. No es que la gente no fuera digna. Justamente, porque era digna necesitaba esas cosas para vivir.

*No es que las cosas dieran dignidad, la dignidad ya estaba."*⁸

El primer logro del Consejo fue la creación de la Delegación Municipal de Cuartel V, el 9/07/87. El Intendente municipal de entonces creó luego otros Consejos en el resto de Moreno.

El Consejo representó la importancia de los emprendimientos comunitarios para una territorialización sustentable alternativa, mediante la creación de equipamientos y servicios comunitarios y la mejor calidad de la participación ciudadana. Antes de su disolución, debida a diferencias puntuales con la Comuna, el Consejo obtuvo muchos logros.

El Consejo reparó por su cuenta una ambulancia municipal, para transportar pacientes de Cuartel V, donde había dos Salas de Primeros Auxilios y ninguna unidad de traslado⁹. También logró en 1987 la creación de una comisaría en Cuartel V¹⁰. En cuanto a servicios educativos, los vecinos impulsaron la creación en Cuartel V de la Escuela Polimodal N° 9¹¹, de una escuela para niños con capacidades especiales¹²; de la Escuela Polimodal N° 5 y el Jardín de Infantes N° 917¹³.

Los habitantes de Cuartel V habían llegado a la conclusión de que sus carencias unificaban a toda la comunidad. Más allá de diferencias políticas, religiosas, de las nacionalidades diversas que convivían allí, todas concluían en la frase *"El barro nos une"*, que remite inevitablemente al *capital social de unión*:

*Entonces una de las frases que nos unía era el barro, el tema de pelear por los asfaltos... Era el barro, la falta de salud, un montón de cosas que nos hacían falta y que nos unían para que buscáramos juntos una solución, y entre esas cosas la comunicación entre el centro del Partido y nosotros*¹⁴.

El problema del acceso al centro del Partido afianzó decisivamente este capital social de unión que se estaba gestando, y que terminó por cristalizarse en la *Asociación Mutual El Colmenar*.

3.2. El surgimiento de la Asociación Mutual El Colmenar. Las materializaciones territoriales de la economía solidaria

El capital social de unión esbozado en el Consejo de Comunidad se afianzó decisivamente en la *Asociación Mutual El Colmenar* (AMEC), con la construcción de un entramado de solidaridades al que la sociedad de Cuartel V adhirió conscientemente. A partir del transporte comunitario se

Generan otros emprendimientos solidarios: red de gas, huertas comunitarias, centro de desarrollo local, comunicación regional.

3.2.1. El servicio de transportes de la Asociación Mutual El Colmenar

El *Consejo de Comunidad* no había conseguido que la empresa *La Perlita S.A.* ampliara la oferta de frecuencias y recorridos en el ámbito de Cuartel V a mediados de los `80. El reclamo vecinal había logrado una ordenanza municipal que obligaba a *La Perlita* a prestar un servicio cada media hora desde y hacia Cuartel V, y que al poco tiempo dejó de cumplirse.

La comunicación con Moreno se convertía en un problema de identidad territorial y participación ciudadana; los vecinos preferían ir hacia José C. Paz para compras y trámites, y registraban el domicilio de Cuartel V como de esa comuna.

Surgió entonces en la comunidad la idea de hacer un servicio propio de transporte.

Fue conveniente optar por la figura de "Mutual", para que no fuera necesario licitar los recorridos, por tratarse así de un *transporte privado* de pasajeros, que presta servicios sólo a sus miembros y con la autorización de ellos ¹⁵. De este modo surgió la *Asociación Mutual El Colmenar* (AMEC), inscrita en el Registro Nacional de Mutualidades el 26/11/90 con el número 1673 ¹⁶.

El nombre de *El Colmenar* alude a la calle Pinazo de Cuartel V, flanqueada por numerosos colmenares, que los vecinos recorrían para ir a las reuniones del *Consejo de Comunidad*, y al espíritu cooperativo y laborioso de las abejas con el que los miembros de la flamante organización buscaban identificarse ¹⁷.

Los colectivos de la Mutual comenzaron a circular el 1/05/90, con dos unidades, y con un subsidio de la *Fundación Vivienda y Comunidad* se garantizaba su funcionamiento durante seis meses. Al final de ese semestre el servicio se sostenía y operaban cuatro coches.

Luego de esos seis meses se inició un conflicto por los usos del suelo en función del transporte, entre la AMEC por un lado y la Administración local y *La Perlita S. A.* por el otro, que con algunas variantes se mantiene hasta hoy. *La Perlita* habría buscado en ese entonces por varios medios (habría hecho romper parabrisas de los coches de la Mutual y empujarlos a las banquetas) eliminar a la inesperada competencia de la AMEC, que apeló a la difusión masiva del conflicto. *El Colmenar* envió cartas de lectores al Diario *Clarín*, que las publicó. Muchas personas de Moreno y partidos vecinos se solidarizaron con la Mutual ¹⁸. Las agresiones cesaron entonces por un tiempo.

El Colmenar iba consolidando como comunidad de proyecto una identidad entre sus miembros, sustentada por la afirmación de sus certezas y el logro de objetivos propios. Si el *Consejo de Comunidad* se afirmaba en la certeza de que "*El barro nos une*", la AMEC trabaja por una comunidad donde todo sea, en términos de solidaridad orgánica, "*Más barato, más digno, más nuestro*", como lo expresan siempre sus comunicados institucionales.

3.2.1.1. La regulación del servicio: conflicto de interpretaciones

En 1990 el marco legal de funcionamiento de la AMEC, además de lo contemplado por la Ley de Asociaciones Mutuales, fue completado por la ordenanza 2608/90, impulsada por un concejal proveniente de Cuartel V. Esta ordenanza reglamentaba el transporte privado en Moreno y la habilitación de las unidades, constituyendo una producción no sólo de ordenación sustentable, sino de *ordenamiento*, desde la cotidianeidad ascendente.

Sin embargo en 1991 el Concejo Deliberante aprobó una ordenanza según la cual el servicio de la AMEC era considerado un transporte ilegal. Esta situación movilizó a los actores sociales de Cuartel V.

Se organizó una marcha popular hacia la plaza central de Moreno, con los vecinos de Cuartel V y religiosos católicos de la localidad. Luego se vetó la conflictiva ordenanza que había desencadenado tal situación ¹⁹.

Sin embargo, al año siguiente, el 29 de julio de 1992, la ordenanza sobre transporte privado (2608/90) fue derogada por la ordenanza 3056/92, argumentando incumplimientos de la Mutual.

Se habría ordenado entonces el secuestro de los colectivos de la AMEC que estuvieran circulando. La Mutual solicitó ayuda y mediación al entonces Obispo de Morón. El apoyo del Obispo fue importante en el devenir del conflicto ²⁰.

El problema se encaminó hacia una resolución el 10 de agosto de 1992, cuando llegó a un acto oficial en Moreno el entonces Vicegobernador de la Provincia de Buenos Aires. El acto era una entrega de subsidios a cooperadoras escolares, con presencia de docentes del Distrito. Con una bandera que decía "*El Colmenar*", miembros de la AMEC irrumpieron en el acto y recibieron el apoyo de los que habían sido convocados allí ²¹.

Finalmente fueron recibidos por las autoridades, quienes acordaron con la Mutual las condiciones de habilitación del servicio privado de transporte de pasajeros y la derogación de la ordenanza que había motivado la movilización.

Las condiciones fijadas por las autoridades eran: que el servicio fuera exclusivo para socios y que los colectivos tuvieran seguro y habilitación municipal. La AMEC respondió que lo único que no se había concretado de todo lo solicitado era la habilitación, y ello porque el Municipio no habría respondido a los reiterados pedidos en ese sentido ²².

La Perlita comenzó entonces a desarrollar una estrategia que aún mantiene, y que es la de rebajar la tarifa en aquellos recorridos en que compite con *El Colmenar*. A ello se sumaba la discusión siempre vigente con la Administración local, sobre la incumbencia de la misma en la regulación del servicio de la AMEC.

La discusión sobre la competencia municipal respecto de *El Colmenar* es recurrente, dado que un servicio para socios sólo requiere autorización de los mismos en cuanto a modificaciones en la prestación, como ampliar el área (recorrido) de cobertura. Pero el Municipio aún hoy no lo ve así.

Desde 2002 *La Perlita* concentra todo el transporte público comunal de Moreno. Además continúa cobrando tarifas iguales a las de la AMEC en los tramos en que ambos servicios se superponen, aunque no aplique la misma escala de valor por distancia en el resto de Moreno, como ya se explicó.

La AMEC solicitó varias veces un pronunciamiento oficial sobre la aplicación discriminada de tarifas, pero la situación permanece sin cambios hasta hoy ²³. Además de la tarifa discriminada por *La Perlita*, la Mutual enfrenta el costo de no acceder al combustible subsidiado, por ser un transporte privado (Decreto N° 1919/02).

La AMEC solicitó en 2004 la revisión de esta situación, mediante la presentación de una solicitud, que fue derivada a la Secretaría de Transporte de la Nación ²⁴.

Desde la Secretaría se indicó ²⁵ que, como la normativa vigente sobre el precio diferencial del combustible rige para el transporte público y no para el privado, no sería posible acceder al pedido de la AMEC en función de la legislación actual.

3.2.1.2. Recorridos y tarifas del transporte solidario: los objetivos prioritarios de servicio social

Desde una perspectiva de inclusión social, que también es *espacial*, el primer servicio para socios brindado por la Mutual fue el de transporte de pasajeros, que comenzó a prestarse el 1/05/90. La cantidad inicial de 60 socios aumentó rápidamente, tal como puede verse en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 1. Evolución del número de socios de El Colmenar

MES/ AÑO	SOCIOS
Mayo 1990	60
Octubre 1991	3.400
Diciembre 1991	3.500
Marzo 1992	4.000
Diciembre 1992	5.600
Abril 1993	12.000
Diciembre 1995	16.000
Diciembre 1996	29.300
Diciembre 1997	35.600
Diciembre 1998	50.000
Diciembre 1999	58.414
Diciembre 2001	62.074
Diciembre 2002	67.100
Diciembre 2003	71.944
Julio 2005	80.000
2 de febrero 2007	83.775

Fuente: Elaboración Propia en base a datos proporcionados por la AMEC.

La cantidad de socios aumentó entre otras razones, a medida que se fueron incorporando recorridos al servicio. Al principio, y hasta 1992, el recorrido que une al barrio José C. Paz con el centro de Moreno era el único. En 1992 se agregó el segundo recorrido, que une Moreno Centro con el barrio Namuncurá de Cuartel V. En 1993 comienza a realizarse el recorrido "El Casco". En 1997 se agregó el recorrido entre Moreno Centro y los barrios 25 de Mayo y Lomas de Moreno. La cantidad de usuarios en 2004 ascendió a 10.000 personas por día, abarcando unos 40 barrios de Moreno recorridos por los colectivos de la AMEC. Esta expansión argumenta claramente que los valores de la economía solidaria hacen a la sustentabilidad social y económica, en territorios potenciados por el accionar solidario y las posibilidades de replicación del mismo.

Pese a sus dificultades económicas, posteriores a la crisis de 2001, el servicio social sigue siendo el objetivo rector de la gestión de *El Colmenar*. Ello remite a las tarifas y categorías de usuarios que aplica, a diferencia del transporte público. La AMEC da pasajes con descuento a docentes, alumnos terciarios, mayores de 60 años, jubilados y beneficiarios de planes sociales; presta gratuitamente coches a las escuelas, organizaciones comunitarias y a los acompañamientos fúnebres; la cuota social es familiar, no individual, y de \$1 mensual. Los socios se agrupan en unas 10.000 familias.

El servicio social es la voluntad de asistir en la forma más eficiente y económicamente accesible la necesidad de transporte, y las consecuencias socio-espaciales de esta voluntad, dado el impacto derivado de las tarifas y recorridos implementados.

La creación de cada recorrido fue causa y a la vez consecuencia del aumento de la población. En el caso del recorrido Moreno Centro- El Casco, el mismo se creó para cumplir con las necesidades de los habitantes de esa zona limítrofe con el partido de General Rodríguez, aún cuando inicialmente no produjera ganancias a la Mutua²⁶.

De acuerdo con fotografías aéreas de Cuartel V de 1977 y 1996²⁷, entre ambos años se da una expansión significativa de la mancha urbana, por ende del crecimiento poblacional, hacia el interior de Moreno, en los barrios más alejados del centro de Moreno y más beneficiados por la presencia de *El Colmenar*, en cuanto a la comunicación con la cabecera del Distrito.

El servicio de transporte de la AMEC consolidó otros como los educativos de escuelas públicas. La accesibilidad por transporte entre Moreno Centro y Cuartel V gracias a *El Colmenar* determinó que muchos maestros y profesores eligieran trabajar en la localidad, permitiendo una adecuada cobertura de los cargos docentes necesarios para servir a la población en aumento. Anteriormente desechaban trabajar en el lugar, cuando la antigüedad docente les permitía optar por puestos de trabajo en las zonas más accesibles desde el centro de Moreno, privando a las escuelas de personal con la experiencia necesaria para las características de la población escolar de la zona.

La relación entre servicio social y transporte se refleja en distintos testimonios:

*Si el planteo es que no va a haber más Colmenar... La mayoría de los maestros utiliza El Colmenar... Va a dar lugar para que la gente no llegue o empiece a viajar mal, lo cual va a determinar que los que puedan irse de acá se van a ir. Si esta zona no es accesible vamos a perder con la titularidad y la experiencia en los cargos docentes*²⁸.

*Es para la gente humilde, viste... Cuántos llevaba El Colmenar que no tenían dinero y los llevaban, me entendés. Eso, hay cosas que a veces no mira la gente... Vos pedile a la 501 (La Perlita) que te lleve. No te llevan y hay gente que no tiene. En toda época El Colmenar fue así. Uno estaba en la puerta de la casa, le gritaba al chofer y el chofer lo espera. Por eso es más lerdo. Los colectivos no son nuevos, lo más viejito es para El Colmenar. Pero la labor que han hecho fue muy grande. Unirnos con Moreno.*²⁹

Además las tarifas de servicio social que aplica la Mutua fueron decisivas para abaratar el precio del transporte dentro del Partido de Moreno.

Cuando a partir del ingreso al barrio Namuncurá (2004) La Perlita comenzó a cobrar los mismos valores que El Colmenar sólo en los tramos en que ambos servicios se superponen, la Mutua y varias organizaciones comunitarias de Moreno encabezaron una campaña de recolección de firmas cuyo lema era: **"Igual tarifa por igual recorrido."**

El objetivo de la campaña era lograr la sanción de una ordenanza que fijara en \$0,50 y \$0,75 los valores de los boletos mínimo y máximo en todo Moreno. De este modo la aplicación de tarifas que La Perlita realiza en Cuartel V se extendería al resto del Partido. Bajo la consigna "Igual recorrido, igual tarifa", los organizadores de la campaña hicieron circular una nota al presidente del Concejo Deliberante de Moreno con el pedido, que reunió 15.000 firmas de adhesión.

Las firmas fueron entregadas el 11 de agosto de 2004 al Presidente del Concejo Deliberante, como cierre de una marcha de las organizaciones comunitarias de Cuartel V y Moreno Sur.

El presidente del Concejo habría adelantado que el mismo no tenía facultad para cambiar las tarifas, pero sí para emitir y elevar una posición política a la Legislatura Provincial respecto del tema³⁰. Esta fue definitivamente la postura del Concejo en su sesión del 22/09/04.

Desde mediados de julio de 2004 El Colmenar implementa esa tarifa que estaba solicitando, es decir un boleto mínimo de \$ 0,50 y uno máximo de \$0,75. Además instrumentó el **boleto de transbordo**, o sea pasaje único de \$ 0,75 para combinación de dos recorridos, a saber:

Moreno-Lomas/25 de Mayo	↔	Moreno-San Atilio
Moreno-Lomas/25 de Mayo	↔	Moreno-El Casco
Moreno-El Casco	↔	Moreno-San Atilio ³¹

En función de la cantidad diaria de pasajeros y de los aranceles de viaje expendidos, la AMEC calculaba en 2005, sin mayores variantes hasta 2007³², generar anualmente a la comunidad usuaria un ahorro de \$2.748.000. La Mutual aporta a la comunidad usuaria \$ 219.000 por año, absorbiendo costos a través de 41.900 aranceles especiales³³. Si de aranceles y boletos se trata, las discrepancias entre las planificaciones de ordenación y la *cotidianeidad ascendente* se reflejan en el lenguaje utilizado para comunicar el valor de los servicios.

Este lenguaje está presente en los boletos expedidos por *La Perlita* y *El Colmenar*. En los boletos del recorrido 23 de *La Perlita* se consigna a la tarifa con la frase "*Promoción todo el día*"³⁴, lo que podría llevar a pensar en una promoción válida hasta que no haya competencia; los pasajes comenzaron a llevar esa leyenda desde la semana en que *El Colmenar* se quedó sin unidades para prestar el servicio de transporte (julio 2005). En cambio, en los boletos que emite *El Colmenar* los valores de \$ 0,75 y de \$0,50 se enuncian como un "*arancel de viaje*"³⁵ que la AMEC considera justo, como lo sostuvo en la campaña "*Igual tarifa por igual recorrido*."

Durante 2005 la Mutual calculó los ahorros generados por mes, que se mantienen sin mayores variantes a enero de 2007. Consideró para ello los aranceles entregados para las categorías de usuario inexistentes en las otras líneas de transporte por automotor de pasajeros que operan en Moreno. Entre ellas, el boleto único para trasbordo entre dos recorridos, ya mencionado. Los ahorros generados son un elemento más que demuestra la sustentabilidad de la ordenación generada por la comunidad de Cuartel V, y que se traduce en una *territorialización con inclusión social*.

En mayo de 2005 los aranceles que responden a la categoría de "Subsidiado" (aranceles gratuitos), significaban \$31.015 que mensualmente la Mutual ahorra a la comunidad usuaria.

Estos ahorros que la AMEC representa a la comunidad influyen en la situación de los usuarios más desposeídos: beneficiarios del Plan Jefes y Jefas de Hogar (\$2.000 mensuales) y jubilados(\$1.700 mensuales), por ejemplo. Ello refuerza la idea de que la economía solidaria en el transporte promueve la inclusión socio-espacial de los más necesitados.

Es importante destacar la categoría "Transbordo", el boleto único para combinación de dos recorridos, que genera un ahorro mensual de \$2.712, especialmente para trabajadores con empleos en la zona del El Casco, área que no contaba anteriormente con un servicio comunal con tarifa única desde y hacia Moreno Centro³⁶.

Este ahorro se ha generado con costos operativos que *El Colmenar* asume en desventaja con los que tiene *La Perlita*, al no acceder al gasoil subsidiado y con inferior cantidad de coches (14 unidades en enero de 2007).

Los datos sobre la evolución de costos y ganancias de la Mutual desde 2002 facilitados por la AMEC³⁷ permiten advertir que la recaudación se recuperó luego de las sucesivas crisis afrontadas: ingreso de La Perlita al barrio Namuncurá (2004), una semana sin colectivos (julio 2005)³⁸, lo que demuestra la viabilidad de la economía solidaria para sostenerse y superar solidariamente los embates del poder económico que privilegia la acumulación.

Esto no pasó desapercibido para la economía no solidaria, ya que en noviembre de 2005

retornó el problema de las supuestas infracciones de tránsito y la retención de los coches de *El Colmenar*, hasta que quedaba demostrado que no se habían cometido tales faltas. Además, la Administración local convalidó por ordenanza del 23/08/06 la nueva extensión del recorrido 23 de *La Perlita* hasta San Atilio ³⁹, zona que sólo estaba integrada territorialmente por el servicio de la AMEC hasta ese momento. De este modo se incrementaban las fricciones en la disputa por el espacio.

4. INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO TERRITORIAL A PARTIR DE LAS ESTRATEGIAS DE LA ECONOMÍA SOLIDARIA. La construcción de una agenda comunitaria para la ordenación sustentable

El transporte solidario de la AMEC creó una estructura de gestión que ampara otros proyectos comunitarios de desarrollo local y que logra sinergias en el nivel regional⁴⁰.

En dichos proyectos juega el *capital social de vinculación*, donde intervienen relaciones de respeto y confianza distintas del *capital social de unión* de los inicios de la Mutual, e interviene además el *capital social a modo de puente (bridging capital)*, que crea redes con otras organizaciones, en este caso, del Conurbano Noroeste.

Iniciativas destacadas son las siguientes: la red de gas natural, la Escuela Agronómica *El Surco*, la Diplomatura en Desarrollo Local, el Centro de Desarrollo Local, el periódico *La Posta*, actividades culturales con *El Culebrón Timbal* y la Campaña por *La Carta Popular*. Seguidamente se describirán estas experiencias.

4.1. La red de gas natural de Cuartel V

La red de gas de Cuartel V es un trabajo que lleva adelante *Comunidad Organizada*, una organización comunitaria que trabaja en Cuartel V. *Comunidad Organizada* está formada por 41 organizaciones barriales más pequeñas, y también la AMEC.

El Proyecto de la red de gas de Cuartel V fue presentado por la *Fundación Pro Vivienda Social* (FPVS) en el concurso "Development Marketplace", del Banco Mundial (BM) para ideas innovadoras sobre la reducción de la pobreza con el nombre: "*Capital social y alianzas entre organizaciones: bases del desarrollo local*". Recibió del BM un premio en efectivo, y también un aporte del FONCAP (*Fondo Nacional de Capital Social*).

Para administrar los recursos se constituyó el *Fideicomiso Redes Solidarias*, formado por: los fiduciarios (vecinos beneficiarios de las obras), el fiduciario (la FPVS), el fideicomisario (*Gas Natural BAN*), quien provee el fluido, recibe para su explotación la red y solventa parcialmente el costo de la obra⁴¹.

La red abastecerá en total a 4.000 familias de Cuartel V, que ahorrarán 1.150 millones de pesos en combustible al año, al dejar de utilizar como tal carbón, querosene, leña y luz⁴². La inauguración de las obras fue el 29/08/03.

La obra en su totalidad abarca 202 manzanas, casi la mitad del área urbanizada de Cuartel V. Abastecerá a una población estable de 15.000 personas⁴³. Entre 2003 y 2005 se construyeron 70.000 metros lineales de cañerías de red externa; hasta mayo de 2006, 2.431 vecinos se habían adherido al Fideicomiso; en mayo de 2006, 1.867 viviendas ya utilizaban gas domiciliario⁴⁴.

El éxito de este emprendimiento determinó su replicación en el fideicomiso constituido el 16/07/05 para dotar a 600 familias del barrio San Carlos (La Reja Norte) una conexión directa a la red⁴⁵. Además la FPVS comenzó las acciones para repetir la experiencia en los barrios San Alberto, San Norberto, Irigoin, Mayor del Pino, Don Sancho y Milenio de Cuartel V⁴⁶.

4.2. La Escuela Agronómica El Surco

La Escuela Agronómica-Huerta *El Surco* funciona desde el 2 de mayo de 2002 en la Quinta "La Huella" de *El Colmenar*. Surgió por iniciativa de la Red "Abriendo Caminos" de Cuartel V, que brindan asistencia alimentaria a 3.500 personas en 26 Comedores Populares.

El Colmenar aporta al proyecto el predio de *La Huella* y los boletos de colectivo gratuitos para que los alumnos lleguen a clase. También apoya con elementos técnicos, consigue semillas y ayuda a preparar las tierras. Estas tierras están en todo Cuartel V, y generalmente son prestadas por particulares; son tierras agrícolas en desuso por una cuestión de costos para sus dueños⁴⁷.

La replicación de la experiencia de *El Surco* en la Región Noroeste del Conurbano es encabezada por los "Pioneros" (primeros egresados del curso de Huerta), hacia comunidades de la región que trascienden los límites de Cuartel V: Sol y Verde (Partido de José C. Paz), Moreno Norte, Francisco Álvarez y Trujui (Partido de Moreno).

En 2005 había 67 huertas familiares y 365 comunitarias; en los comedores comunitarios había 35 huertas, significando un ahorro solidario de \$400 por mes, cada 100 raciones destinadas a población de bajos recursos⁴⁸.

4.3. La formación comunitaria

La comunidad de Cuartel V decidió que gestionar su *espacio vivido* requería optimizar la formación de los protagonistas de la *cotidianeidad ascendente*, es decir, la Sociedad Civil. Así surgió la *Fundación Labranza* de Cuartel V, que en 2004 organizó una *Diplomatura para Desarrolladores Locales*⁴⁹.

También se creó el *Centro de Desarrollo Local* (CEDEL), que en septiembre de 2004 fue inaugurado, impulsado por *El Colmenar*, la *Fundación Labranza*, las Hermanas Dominicas y la Parroquia Sagrado Corazón de Cuartel V, entre otros⁵⁰. Su es formar desarrolladores locales para la Región Noroeste del Conurbano, y ser además una referencia, un banco de datos para el diseño y posterior organización de emprendimientos comunitarios⁵¹.

Complementando su tarea de inclusión social *El Colmenar* tiene un Centro de Apoyo Escolar (CAE) para combatir la deserción escolar y repitencia en los barrios pobres del Conurbano, que se inició en 1995. Es el "Centro Educativo *El Colmenar*", que atiende a más de 100 niños⁵².

4.4. La producción simbólico - cultural y La Carta Popular

La práctica y consumo de bienes culturales y la producción simbólica aumentan la calidad de vida de las personas, desarrollan lazos de complementariedad, generan valor añadido y sentimientos de pertenencia⁵³. Esto significa capital social de vinculación y en Cuartel V y su región es el caso de *La Posta Regional ¿y qué?*, el periódico de las organizaciones comunitarias. Además hay producción de bienes culturales en la zona través de *El Culebrón Timbal*.

El Culebrón Timbal trabaja con la AMEC desde 2003. Ha desarrollado los "Aguante la Cultura"; la FM *La Posta*, que transmite desde "La Huella"; la "Caravana Cultural de los Barrios", e integra con *El Colmenar* y otras organizaciones el Consejo Editorial de *La Posta Regional ¿y qué?*, que comenzó a publicarse en junio de 2004.

Los "Aguantes" son encuentros culturales al aire libre que incluyen talleres temáticos⁵⁴. En esos talleres las organizaciones comunitarias participantes exponen y desarrollan los diagnósticos de sus necesidades locales, propuestas de solución y logros obtenidos, conformando una agenda pública propia donde se intenta subsanar la ausencia de políticas estatales que resuelvan las demandas sociales.

El Colmenar, como en años anteriores, participó en diciembre de 2006 de la *Tercera Caravana Cultural de los Barrios*, definida como una "ópera ratera, un evento itinerante en el Conurbano que exprese la realidad de las organizaciones comunitarias del arte y la cultura."⁵⁵ En esta última edición se difundieron los resultados de la Campaña por *La Carta Popular*, de la que participó la AMEC.

La Carta Popular, con el lema "La democracia que queremos es posible" tiene por meta la construcción de espacios mayores de participación ciudadana. Las actividades de la Campaña abarcaron en 2006 una *Consulta Popular* a 4.500 vecinos de la Región Noroeste del Conurbano Bonaerense (José C. Paz, Malvinas Argentinas, Moreno y San Miguel). La *Consulta* partió de la certeza de que la participación popular, en la construcción de la agenda pública y en las decisiones para la asignación de los recursos comunitarios, es condición necesaria para resolver la inequidad y la pobreza⁵⁶. Esto significa la *ordenación desde la cotidianeidad ascendente*.

El primer logro de *La Carta Popular*, difundido en la *Tercera Caravana Cultural de los Barrios*, fue el de la aprobación de la ordenanza que prevé la implementación del presupuesto participativo en el Partido de San Miguel desde 2008.

4.5. Otras acciones solidarias de inclusión socio-espacial

A través de *El Colmenar* se desarrollan proyectos comunitarios de asistencia social, como el hogar de ancianos "Don Choval" fundado por la Mutual en 1992; además el "Plan Mables", creado para futuras mamás y bebés en período de lactancia.

El Colmenar adquirió la Quinta "La Huella", donde además de *El Surco* y la FM *La Posta*, funciona un *Centro Deportivo Comunitario*, destinado por la Mutual a producir inclusión social a través del deporte, con un programa destinado a la niñez y juventud.

También la Mutual tiene desde el año 2000 una farmacia donde los medicamentos pueden adquirirse a precios solidarios, al 50% de su valor.

5. ESTRATEGIAS DESESTABILIZADORAS Y ACUMULACIÓN: Jaque al empoderamiento comunitario

Las fricciones entre los criterios aplicados al transporte: **servicio social** o **acumulación**, se materializan en el espacio cotidiano. Los criterios prioritarios de *acumulación* aplicados por *La Perlita* son parte integrante del conflicto socio-territorial por el espacio de los desplazamientos en Cuartel V.

La empresa *La Perlita* aplica las tarifas comunes a toda la Provincia de Buenos Aires para el transporte público comunal de pasajeros ⁵⁷ (entre \$0.75 y \$1.35), con las salvedades descriptas para la superposición de recorridos con la AMEC.

La presencia de la Mutual es entonces una fuerte evidencia de cómo los usuarios pueden participar en la gestión de los servicios públicos, como el transporte, y cuestionar orgánicamente el servicio que se les ofrece desde los monopolios, en cuanto a tarifas y frecuencias.

Esto convierte a las economías solidarias en blanco de estrategias desestabilizadoras, por parte de poderes político- económicos; estrategias que *El Colmenar* soporta desde sus inicios. Una de ellas llevó a la suspensión del servicio de transporte de la AMEC durante una semana, en julio de 2005.

Los problemas económicos de *El Colmenar* comenzaron con la crisis de 2001, y en junio de 2005 eran más agudos, con un año transcurrido desde que *La Perlita* ingresara al barrio Namuncurá y aumentara de ese modo la competencia y el embate económico contra la AMEC. Entonces la Mutual había iniciado una campaña de firmas para obtener un subsidio al combustible igual al otorgado a las empresas de transporte público, como *La Perlita*.

El Colmenar, en una nota dirigida a la Secretaría de Transporte de la Nación en 2005, explicaba que si la Mutual desapareciera, el Estado debería incrementar mensualmente en \$ 33.800 los subsidios destinados a *La Perlita*, para las unidades que dicha empresa debería incorporar para reemplazar a las de la AMEC.

Si el Estado otorgara un crédito a 24 meses para la conversión a GNC de las unidades de la Mutual, según los cálculos que *El Colmenar* explicaba en la nota, evitaría aumentar en \$ 1.605.600 anuales los subsidios que el transporte público no devuelve, ni al Estado ni a la comunidad ⁵⁸.

Con esto la AMEC sumaba nuevos argumentos sobre la sustentabilidad que la economía solidaria aporta a la ordenación, desde el momento en que permite ahorrar y redistribuir más eficientemente los recursos públicos.

Mientras tanto *La Perlita* seguía empleando estrategias para lograr predominio en el uso del suelo de Cuartel V. Como por ejemplo, aumentar la frecuencia del servicio ofrecido a 3 o 4 minutos, y comprar coches a los componentes de la Mutual ⁵⁹.

Esta situación culminó el 2/07/05, cuando todos los colectivos que trabajaban para la AMEC no fueron a tomar servicio y la Comisión Directiva se encontró con que habían sido vendidos a *La Perlita*. La mayoría de los chóferes había enviado telegramas de renuncia fechados el 30/06/05 ⁶⁰.

El 3/07/05 la Mutual difundió la situación. *La Perlita* habría pagado una suma elevada por los 17 coches que compró. Esta sobreoferta habría decidido finalmente a los dueños de los coches, que venían soportando la asfixia económica del combustible no subsidiado ⁶¹.

Sin colectivos y con el valor del gasoil a \$1,40, contra los \$0,42 que pagaba *La Perlita* en razón del subsidio, *El Colmenar* se quedó sin transporte.

El lunes 4 de julio, empleados de *El Colmenar*, vecinos de Cuartel V y miembros de organizaciones sociales de todo Moreno marcharon juntos hasta el Municipio.

Allí entregaron una nota donde se pedía, entre otras cosas: que la Mutual recibiera los mismos subsidios que las empresas de transporte público para el combustible y por unidad, y que las tarifas de \$0,50 y \$0,75 garantizadas por la Mutual fueran mantenidas por *La Perlita* ⁶².

La marcha tenía la consigna: "*El Colmenar sigue de pie junto al pueblo que le dio la vida.*" De esta manera se buscaba instalar, desde la comunidad y hacia el Estado, la necesidad de ordenar en forma consensuada el territorio y de preservar los criterios de **servicio social** que garantizaran la sustentabilidad a largo plazo.

El Colmenar logró este objetivo apelando a personalidades locales y nacionales. En el Ministerio de Desarrollo Social de la Nación hubo una reunión para tratar el problema con autoridades ministeriales, miembros de la Comisión Directiva de la AMEC, referentes de otras organizaciones comunitarias y el Obispo de la diócesis Merlo-Moreno (7/07/05).

La Mutual solicitó en ese momento un subsidio para poder recomponerse, que se le concedió por única vez, y que habría terminado de entregársele en noviembre de 2006 ⁶³.

Mientras tanto la AMEC estaba haciendo circular un petitorio titulado "*Que vuelva El Colmenar*", donde se puntualizaban los reclamos de la nota entregada durante la marcha del 4/07/05 ⁶⁴.

El obispo de Merlo-Moreno también prestó su apoyo a la Mutual ⁶⁵. De esta forma, con cuatro colectivos alquilados se reanudó el servicio, el 9/07/05, una semana después de que por primera vez en quince años *El Colmenar* se quedara sin transporte, con un diagrama de emergencia que luego se normalizó.

Mientras tanto, con la mediación del Obispo se inició una mesa de diálogo con el Municipio, que se habría mantenido hasta fines de noviembre de 2005. El Intendente habría solicitado en una de esas charlas ⁶⁶ que se mantuviera el recorrido Moreno-El Casco para los empleados que van a trabajar a la zona, lo que implicaría una especie de reconocimiento a la tarea de inserción socio-espacial que el servicio de la AMEC realizó en esa área del Partido.

Luego de reanudado el servicio de la Mutual, atentados en formas de pedradas, golpes de tuercas de colectivo, a la manera de los sufridos en los años '90, se registraron contra los coches de la AMEC ⁶⁷.

Los atentados habrían partido de un vehículo sin chapa identificatoria ⁶⁸. Luego se habría producido la incursión de tres coches que habían sido de *El Colmenar*, pero que en ese momento serían propiedad de *La Perlita*, y aún estaban pintados con los colores de la Mutual, en el recorrido del barrio El Casco (9/09/05). Los usuarios habituales de la Mutual, al reconocer a los conductores que habían trabajado en la AMEC y viendo los colores de *El Colmenar* en los coches, pensaron que todavía eran parte de la flota de la AMEC y tomaron el colectivo. El reclamo de la Mutual no se hizo esperar y pidió una audiencia en la Municipalidad por el hecho, pero no habría tenido respuestas ⁶⁹.

Al 2 de febrero de 2007 la Mutual operaba con 14 coches, uno de ellos convertido a Gas Natural Comprimido, y había recuperado las frecuencias normales de servicio.

Las razones de los ataques a *El Colmenar* fueron analizadas por distintos miembros de la comunidad de Cuartel V. Concluyeron en que lo que la economía no solidaria busca neutralizar no es la competencia económica, sino estratégica, de la AMEC; la perspectiva de replicación de un modelo distributivo alternativo, donde la cotidianeidad gana empoderamiento y protagonismo. Algunos testimonios lo expresan así:

El Colmenar es como una bandera (...). El Colmenar molestaba, y molesta, porque existe. El tema es que no es una teoría de que esta sociedad verticalista puede ser mejor. No, es un hecho puntual y concreto que demuestra que sí. (...) ⁷⁰.

El Colmenar ha sido madre de organizaciones, buena madre, y actualmente sigue siendo un símbolo detrás del cual se articulan diferentes luchas ⁷¹.

Es el saber histórico de esas luchas, al decir de Foucault ⁷², lo que continúa cimentando el empoderamiento comunitario que redime de la exclusión y la pobreza. Este empoderamiento implica la instalación, desde la **cotidianeidad ascendente**, de una agenda pública propia; agenda que potencia la calidad de la participación ciudadana y que se resuelve, a través de la economía solidaria, en una **territorialización alternativa con inclusión social**.

6. CONCLUSIÓN

El supuesto de base que guió este trabajo contempló como variables reales de investigación: los *conflictos territoriales*, las *diferencias en la ocupación y uso del suelo en Cuartel V* y la *aparición de economías solidarias como estrategia de inclusión socio-espacial*.

El *conflicto territorial* se evidencia en las discrepancias entre: *la normativa sobre el servicio de transportes y los objetivos de ordenación*, por un lado y *la superposición de recorridos de La Perlita y El Colmenar junto con la aplicación fluctuante, según la zona servida, del cuadro tarifario vigente para el servicio público*.

El conflicto por la planificación de ordenación territorial y el sistema de transporte colectivo por automotor de pasajeros se evidencia desde la situación registrada en Cuartel V en 1985-1986, cuando, a pesar de los pedidos de la comunidad, la Administración local no arbitró los medios para proporcionarle un servicio de transporte eficiente.

Las *diferencias en los criterios de la ocupación y uso del suelo en Cuartel V* quedan manifiestas en los recorridos obligadamente alternativos entre Cuartel V y Moreno Centro que debían hacer los usuarios antes del surgimiento de la AMEC: ir hacia distritos vecinos y a partir de ellos reingresar a Moreno, con las consecuentes externalidades (mayor erogación de tiempo y dinero), corroboradas por los testimonios obtenidos.

Estas externalidades determinaron entonces la *aparición de economías solidarias como estrategia de inclusión socio-espacial*. Se hacen visibles a través del análisis de los costos empresariales, y de viaje para los usuarios, que representan el servicio de *El Colmenar* y el de la empresa *Transportes La Perlita S. A.*

El significativo ahorro comunitario generado por la Mutual desde la base de la economía solidaria, a través de una tarifa económicamente más accesible, y de la consideración de categorías de usuario inexistentes para las empresas de transporte público, incluye a los sectores más necesitados.

La presencia de la Mutual se redimensiona en la inclusión económica de aquellos que, gracias a la existencia de la economía solidaria, pueden de alguna manera reingresar en un sistema que no incluye, sino excluye en forma creciente. Además la presencia de *El Colmenar* obliga a la excluyente economía no solidaria a disminuir el valor del pasaje en los territorios disputados.

La *aparición de economías solidarias como estrategia de inclusión socio-espacial* es evidenciada además por iniciativas que promueven la ordenación sustentable fijando y concretando nuevas metas para la misma, tal como la red de gas natural (*Fideicomiso Redes solidarias*) y la revalorización, a través de la Escuela Agronómica "El Surco", de tierras aptas para uso agrícola.

Otras metas concretadas por la agenda comunitaria son: la creación de un centro recreativo en "La Huella" para resolver la carencia de grandes parques públicos, la creación de un hogar de ancianos y del Centro de Desarrollo Local en Cuartel V, entre otras.

Estos logros, y otras metas como: mejoramiento de calles, red de cloacas, seguridad, agua potable, alumbrado público, comunicaciones, salud pública, recolección de residuos, remiten a la crisis de representación del Estado y la consecuente construcción de una agenda pública local por parte de la comunidad. *El Colmenar* asume estos objetivos desde una perspectiva de economía solidaria y por ello formó parte activa y comprometida de la Campaña por *La Carta Popular*.

En la disputa por el espacio de Cuartel V subyacen las concepciones que de la *sustentabilidad* hace cada actor espacial de la ordenación territorial que analiza este trabajo: *descendente* desde la Administración local y la empresa monopólica de la zona o *ascendente* desde los habitantes de Cuartel V, desde la *solidaridad orgánica*.

La *solidaridad orgánica* es un elemento más para comprobar la territorialización alternativa generada por la comunidad y para corroborar la crisis de representación del Estado, superada por la economía solidaria y sus estrategias habilitantes.

Lo habilitante implica el desarrollo de estrategias populares, que redimen de la exclusión a través de la construcción de *capital social de unión* y del *capital social de vinculación*. Ese habilitante es resumido por la comunidad en la frase "*El barro nos une*", tomando las calles de barro en que viven muchos de los pobres como un símbolo de las carencias motivadoras de estrategias de resistencia constructiva.

La *cotidianeidad ascendente* gestiona el territorio también mediante la producción y gestión solidarias de bienes culturales, que consolidan la identidad local de Cuartel V y la identidad regional de la zona a que pertenece.

Es el caso de *La Posta Regional ¿y qué?* el periódico regional de las organizaciones comunitarias, además de instituciones como *El Culebrón Timbal*, donde la producción de bienes culturales refuerza a la comunidad de proyecto, difundiendo y gestionando sus necesidades y prioridades de agenda comunitaria con sus actividades de "Caravana Cultural de los Barrios" y "Aguante la Cultura".

Las prácticas solidarias buscan dar un sentido de cotidianeidad ascendente a la gestión de los recursos; además del ejercicio, en forma orgánica, del derecho constitucional de peticionar a las autoridades. Todo esto se comprueba en el ahorro comunitario que genera la AMEC y en la participación de *El Colmenar* en *La Carta Popular*.

Estas acciones aún no pueden interpretarse desde el punto de vista del capital social de aproximación, que conciliaría criterios acerca la sustentabilidad de la territorialización, entre la Administración local y la economía solidaria de *El Colmenar*.

La producción social del espacio es un derecho que se materializa exitosamente en Cuartel V mediante la construcción de un capital social que asumió diversas formas. Cuando ocurrió la creación de *El Colmenar*, se dio un capital social de unión.

Hoy se continúa en un capital social de vinculación que adopta otras formas, como *bonding capital*, de reciprocidad bonificante, en las redes de organizaciones locales de Cuartel V, y en la formación comunitaria para mejorar la calidad de la participación ciudadana.

Otro tipo de capital social que alimenta las acciones de la comunidad de Cuartel V es el *bridging capital* o capital social a modo de puente, hacia organizaciones con las que la AMEC comparte solidaridad y resistencia constructiva.

Esto se comprueba en las sinergias del "Fideicomiso Redes Solidarias" y su replicación dentro y fuera de Cuartel V, en el periódico "La Posta...", en la "Caravana Cultural de los Barrios," los "Aguante la Cultura" y *La Carta Popular*.

Desde la propuesta de la economía solidaria es absolutamente posible superar los límites políticos, económicos y socio-territoriales que se plantean permanentemente a los pobres. Y esto lo demuestran las dificultades y los logros elaborados exitosamente por *El Colmenar*, tendiendo y andando los puentes de la solidaridad orgánica y esencialmente estratégica, mediante un colectivo que no es sólo un medio de transporte; se trata en realidad del *colectivo social*, y la impronta de equidad que significa.

Los puentes entre personas y organizaciones comunitarias destierran vacíos y aislamientos entre ellas, dándoles cohesión y reconstruyendo en forma autónoma el tejido social. Vale recordar que "tejido" proviene del latín: **texto**. El tejido social así reconstruido impacta sobre un texto por antonomasia que es el territorio. En el caso del *territorio-texto* de Cuartel V la exégesis del mismo subraya la **territorialización alternativa con inclusión social** que produce la economía solidaria.

¹ZANCA, Rosana: *Territorio, Cotidianeidad Ascendente y Ordenación Sustentable*. Tesis. Universidad Nacional de Luján, 2006. Dirección de correo electrónico: soyana2003@yahoo.com.ar

²E. Soja se basa en Foucault, quien toma la idea del mirador o panóptico de Bentham.

³Elaboración propia en base a testimonios de vecinos que vivieron esa situación.

⁴Elaboración propia en base a testimonios de vecinos.

⁵Semanario *Para Ud!* de Moreno n° 2.239, septiembre de 2004 y decreto-ley 7.466 de la Provincia de Buenos Aires.

⁶Semanario *Para Ud!*, segunda semana de diciembre de 2006. Confirmado por un miembro de la AMEC.

⁷SOJA, E.: *El Tercer Espacio*, Ed. Backwell, 1996, p. 76.

⁸Testimonio de un religioso católico de Cuartel V.

⁹Testimonio de un miembro del Consejo.

¹⁰Boletín *Aquí Cuartel V*, N° 0, 1994.

¹¹Boletín de la AMEC, diciembre de 1994.

¹²Clichevsky, N., Prévôt Schapira, M., Schneier, G.: *Loteos populares, sector inmobiliario y gestión local en Buenos Aires. El caso del Municipio de Moreno*, Centro de Estudios Urbanos y Regionales, Buenos Aires, CEUR, 1990.

- ¹³ Boletín *Aquí Cuartel V*, N° 0, 1994.
- ¹⁴ Testimonio de un miembro de la AMEC
- ¹⁵ Testimonio de un miembro de la Mutual.
- ¹⁶ Testimonio de uno de los fundadores de la Mutual.
- ¹⁷ Testimonio de un miembro de la Mutual.
- ¹⁸ Forni, F. (comp.): *De la exclusión a la organización. Hacia la integración de los pobres en los nuevos barrios del conurbano bonaerense*, editorial Ciccus, Buenos Aires, 2003, pp. 54-55.
- ¹⁹ Testimonio de un miembro de El Colmenar.
- ²⁰ Entrevista con un miembro de la Comisión Directiva de la AMEC.
- ²¹ Boletín de la AMEC, agosto de 1992.
- ²² Testimonio de un miembro de la AMEC
- ²³ Información provista por El Colmenar.
- ²⁴ Estos conceptos fueron vertidos en la nota ST N° 837, del 08/06/04, facilitada por la AMEC.
- ²⁵ Entrevista con un miembro de la AMEC.
- ²⁶ Fotografías aéreas elaboradas por el Instituto Geográfico Militar de la República Argentina (1977) y la ²⁷ Dirección de Geodesia de la Provincia de Buenos Aires (1996).
- ²⁸ Entrevista con un docente del barrio Irigoin, trabaja como docente en Cuartel V desde 1990.
- ²⁹ Entrevista a una docente residente en Cuartel V desde 1960.
- ³⁰ Agencia de noticias Red Acción, 14/08/04, página Web, [http://: www.anred.org](http://www.anred.org)
- ³¹ Periódico *La Posta Regional ¡y qué!*, agosto de 2004 (*El Colmenar* integra el comité de redacción del periódico).
- ³² Información provista por la AMEC.
- ³³ Datos proporcionados por la AMEC, septiembre de 2005.
- ³⁴ Información obtenida por observación directa.
- ³⁵ Información obtenida por observación directa.
- ³⁶ Elaborado en base a datos proporcionados por *El Colmenar*.
- ³⁷ Entrevista a un miembro de la Comisión Directiva de la AMEC.
- ³⁸ Informe de la AMEC
- ³⁹ Texto del volante del 27/09/06, facilitado por *El Colmenar*.
- ⁴⁰ Boletín N° 4 de Comunidad Organizada, agosto de 2003, p. 8.
- ⁴¹ Boletín N° 4 de Comunidad Organizada, agosto de 2003, p. 8.
- ⁴² Boletín N° 4 de Comunidad Organizada, agosto de 2003, p. 8.
- ⁴³ Boletines facilitados por Comunidad Organizada e información obtenida de la página Web de la FPVS.
- ⁴⁴ Información provista por la página Web de Gas Natural Ban, [http://: www.gasnaturalban.com](http://www.gasnaturalban.com)
- ⁴⁵ Diario *La Nación* de Buenos Aires, Suplemento *Solidarios*, 16/07/05, página 5.
- ⁴⁶ Periódico *La Posta Regional ¿y qué?*, n° 4, septiembre de 2005.
- ⁴⁷ Entrevista con un miembro de la AMEC.
- ⁴⁸ Entrevista con un miembro de la Comisión Directiva de *El Surco*.
- ⁴⁹ Entrevista con un miembro de la AMEC.
- ⁵⁰ Memoria de la AMEC, 1º/11/03 AL 31/10/04.
- ⁵¹ Entrevista con un miembro de la Comisión Directiva de *El Surco*, 24/05/05.
- ⁵² Página Web de RAE, [http://: www.rae.org](http://www.rae.org).
- ⁵³ Rausell Coster, P., Carrasco Arroyo, S.; *Cultura y producción simbólica en la Comunidad Valenciana. Un análisis sectorial e implicaciones territoriales*, en la página Web de la Universidad de Valencia, España: www.uv.es
- ⁵⁴ Página Web de *El Culebrón Timbal*, [http://: www.culebrontimbal.com](http://www.culebrontimbal.com)
- ⁵⁵ Página Web de *El Culebrón Timbal*, [http://: www.culebrontimbal.com](http://www.culebrontimbal.com)
- ⁵⁶ Página Web de *La Carta Popular*: www.cartapopular.org.ar
- ⁵⁷ Información extraída de la *Página X colectivo*, [http://: www.xcolectivo.com](http://www.xcolectivo.com)
- ⁵⁸ La información fue proporcionada por la Mutual.
- ⁵⁹ Testimonio de un miembro de la Mutual.
- ⁶⁰ Entrevista con un miembro de *El Colmenar*.
- ⁶¹ Entrevista con un miembro de *El Colmenar*.
- ⁶² Documento institucional de la AMEC.
- ⁶³ Entrevista con un miembro de Comisión Directiva de la AMEC.
- ⁶⁴ Información provista por la AMEC.
- ⁶⁵ Información proporcionada por un miembro de la Comisión Directiva de la AMEC.
- ⁶⁶ Información provista por *El Colmenar*.
- ⁶⁷ Periódico *La Posta Regional ¿y qué?*, septiembre de 2005, p. 3. Confirmado por un miembro de la AMEC.
- ⁶⁸ Testimonio de un miembro de la AMEC.
- ⁶⁹ Semanario *Para Ud.!*, tercera semana de septiembre de 2005, confirmado por entrevista a un miembro de la AMEC.
- ⁷⁰ Testimonio de un religioso de Cuartel V.
- ⁷¹ Entrevista con una de las religiosas de Cuartel V.
- ⁷² DA COSTA PEREIRA, N.: Tesis: *Procedimientos de Ordenación del Territorio. Replanteos y propuesta metodológica para la construcción de normativas de ordenamiento ambiental desde la gestión asociada*. Universidad Nacional de Lanús, Maestría en Metodología de la Investigación Científica, 2005

7. BIBLIOGRAFÍA

- ALSINA, G., CATENAZZI, A.(coord.): *Diagnóstico preliminar ambiental de Moreno*, Universidad Nacional de General Sarmiento, San Miguel, 2002.
- CLICHEVSKY, N., PRÉVÔT SCHAPIRA, M. Y SCHNEIER, G., *Loteos populares, sector inmobiliario y gestión local. El caso del Municipio de Moreno*, Cuadernos del CEUR (Centro de Estudios Urbanos y Regionales), Buenos Aires, edición del CEUR, 1990.
- CORAGGIO, J., *De la emergencia a la estrategia. Más allá del alivio de la pobreza*, editorial Espacio, Buenos Aires, 2004.
- DA COSTA PEREIRA, N., *Legislación y territorio, Cuaderno de Trabajo N° 13*, Universidad Nacional de Luján, Luján, 1999.
- DA COSTA PEREIRA, N. Y MARTÍNEZ, J., "La geografía y el proceso de construcción del conocimiento: el devenir experiencia-teoría y el rescate de la analogía y la abducción", en *IX Jornadas Cuyanas de Geografía*, Mendoza, Universidad Nacional de Cuyo, 2002.
- DA COSTA PEREIRA, N., TANCREDI, E. y TUIS, C., *PROYECTO DE INVESTIGACIÓN: Construcción de escenarios de desarrollo local sustentable: estrategias habilitantes como alternativas de futuro (III etapa)*, Informe de proyecto, Universidad Nacional de Luján, 2002-2004.
- DA COSTA PEREIRA, N., TANCREDI, E. y TUIS, C., "Reflexiones para el abordaje de caminos de indagación: apuntes para el trabajo de comprensión interpretativa de problemáticas espacio-territoriales", en *IX Jornadas Cuyanas de Geografía*, Mendoza, Universidad Nacional de Del que, 2002.
- DA COSTA PEREIRA, N., TANCREDI, E. y TUIS, C., *CIENCIA Y DOCENCIA: la investigación acción como punto de inflexión de la indagación científica y de la educación masificada*. Luján, Anuario de Geografía, 2004.
- DA COSTA PEREIRA, N.: Tesis: **Procedimientos de Ordenación del Territorio. Replanteos y propuesta metodológica para la construcción de normativas de ordenamiento ambiental desde la gestión asociada**. Universidad Nacional de Lanús, Maestría en Metodología de la Investigación Científica, 2005.
- DE CERTEAU, M., *La invención de lo cotidiano /Artes de hacer 1*, Universidad Iberoamericana, ITESO, México, 1996.
- FORNI, F. (comp.): *De la exclusión a la organización. Hacia la integración de los pobres en los nuevos barrios del conurbano bonaerense*, editorial Ciccus, Buenos Aires, 2003.
- FORNI, P. Y CONIGLIO, V., *Capital Social y Organizaciones Comunitarias en Cuartel V, Moreno*, Instituto de Investigación en Ciencias Sociales (IDICSO) de la Universidad del Salvador, agosto de 2003, en la página Web de la Universidad, [http://: www.usal.edu](http://www.usal.edu).
- RAUSELL COSTER, P., CARRASCO ARROYO, S.; *Cultura y producción simbólica en la Comunidad Valenciana. Un análisis sectorial e implicaciones territoriales*, en la página Web de la Universidad de Valencia, España: www.uv.es
- SAMAJA, J., *Epistemología y Metodología*, Buenos Aires, EUDEBA, 1999.
- SOJA, E., *El Tercer Espacio*, editorial Blackwell, 1976.
- ZANCA, Rosana, *Territorio, Cotidianeidad Ascendente y Ordenación Sustentable*. Tesis. Universidad Nacional de Luján, 2006.
- PÁGINAS WEB DE INSTITUCIONES:**
- Agencia de Noticias Red Acción, [http://: www.anred.org](http://www.anred.org).
- Comisión Nacional Reguladora del Transporte, [http://: www.cnrt.gov.ar](http://www.cnrt.gov.ar)
- Dirección de Transporte de la Provincia de Buenos Aires, [http://: www.mosp.gov.ar/transporte](http://www.mosp.gov.ar/transporte)
- El Culebrón Timbal, [http://: www.culebrontimbal.com](http://www.culebrontimbal.com).
- Fondo Nacional de Capital Social (FONCAP), [http://: www.foncap.com.ar](http://www.foncap.com.ar).
- Fundación CDI, [http://: www.cdi.org](http://www.cdi.org)
- Fundación Compromiso, [http://: www.fundacioncompromiso.org.ar](http://www.fundacioncompromiso.org.ar).
- Fundación Navarro Viola, [http://: www.fnv.org](http://www.fnv.org).

Fundación Poder Ciudadano, [http://: www.infocivica.org](http://www.infocivica.org).

Fundación Pro Vivienda Social, [http://: www.fpvs.org](http://www.fpvs.org).

Fundación SES, [http://: www.fundses.org.ar](http://www.fundses.org.ar).

Mercado en Desarrollo (Banco Mundial), [http://: www.developmentmarketplace.org](http://www.developmentmarketplace.org).

Municipalidad de Moreno, Buenos Aires, Argentina, [http://: www.moreno.gov.ar](http://www.moreno.gov.ar)

Organización de prensa Causa Popular, [http://: www.causapopular.com.ar](http://www.causapopular.com.ar).

Red de Apoyo Escolar (RAE), [http://: www.rae.org](http://www.rae.org).

Revista Tercer Sector, [http://: www.tercersector.org.ar](http://www.tercersector.org.ar).

Universidad Nacional de General Sarmiento, [http://: www.ungs.edu.ar](http://www.ungs.edu.ar)

MEDIOS ESCRITOS

Boletín Aquí Cuartel V 1994.

Boletines de la AMEC 1992-1993.

Boletines *COMUNIDAD ORGANIZADA*, números 1,2,3,4,5.

Diario *LA NACIÓN*, de Buenos Aires, 29/08/03 y 16/07/05.

Periódico *PARA UD!...*, de Moreno octubre de 2004; a febrero 2007.

Periódicos *LA POSTA REGIONAL ¿Y QUÉ?*, 0,1,2,3,4,5.

FUENTES LEGALES:

Nacionales:

Ley Orgánica para las Asociaciones Mutuales N° 20.321.

Provinciales:

Ley Orgánica de Municipalidades 6.769/58

Ley Orgánica de Transporte de Pasajeros 16.378/57

Ley 10.695/88

Ley 8.912/77 de Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo

Municipio de Moreno:

Ordenanzas 1.797/87, 2.314/88, 2.608/90, 540/00, 553/00, 867/02, 1.210/02, 1.601/04.

FUENTES CARTOGRÁFICAS

República Argentina, Instituto Geográfico Militar:

- *Atlas Geográfico de la República Argentina*. Buenos Aires, 1998.
 - *Carta Topográfica Moreno*, escala 1:50.000. Buenos Aires, 1939.
 - *Carta de imagen satelitaria Moreno*, escala 1:50.000. Buenos Aires, 1996.
 - *Fotografía Aérea de Cuartel V*, escala 1:50.000, Buenos Aires, 1977.

Provincia de Buenos Aires. Municipalidad de Moreno:

- Dirección de Catastro, *Plano Catastral* de Cuartel V, Moreno, 2003.
 - SIG de IDUAR- IMDEL, 2004.

Provincia de Buenos Aires, Dirección de Geodesia, *Fotografía aérea de Cuartel V*, escala 1: 20.000, 1996.